

DALL'INTERNO

ROMA: PREVISTA NEL CENTRO STORICO LA CREAZIONE DI UN GRANDE PARCO ARCHEOLOGICO UNITARIO

Tornano alla luce i Fori Imperiali

Il primo aprile la commissione incaricata probabilmente deciderà la chiusura al traffico dello stradone per riscoprire tutte le antichità sepolte dall'asfalto

ROMA — Il primo aprile ci sarà l'ultima seduta della commissione (istituita nel febbraio dell'anno scorso) incaricata di studiare la chiusura al traffico della via dei Fori Imperiali e la creazione del grande parco archeologico unitario nel cuore di Roma. I lavori termineranno con una relazione dell'assessore Carlo Ajmone, che riassumerà le opinioni espresse in tutto questo tempo dai suoi membri, e sarà poi consegnata alla giunta capitolina: ci auguriamo che l'ultima seduta sia pubblica, perché la stampa possa essere informata direttamente delle sue conclusioni, per evitare gli errori dell'informazione indiretta tramite agenzie, come è accaduto con la seduta di lunedì scorso, quando l'assessore ha anticipato con un documento provvisorio gli orientamenti della commissione.

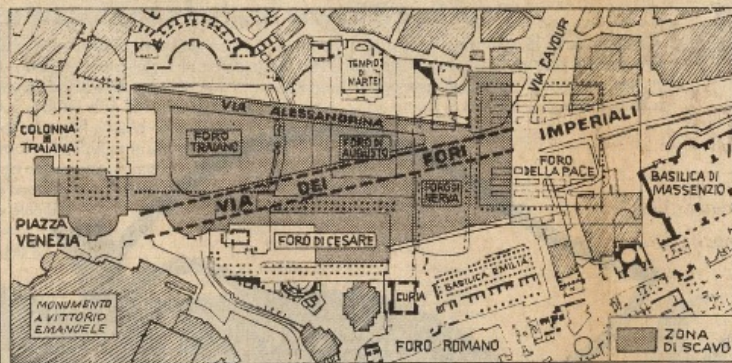
Da quanto si è potuto sapere, un fatto positivo appare certo: che cioè la sorte dell'insulso stradone («la via che tutto il mondo ci invidia», come scrivevano l'anno scorso i romani), per i quali l'asfalto è un bene culturale intoccabile) è segnata, ed esso, da piazza Venezia allo sbocco di via Cavour, verrà gradualmente eliminato per lasciare il campo all'esplorazione archeologica delle cinque piazze imperiali. Tutte le necessarie ricerche, indagini e misure sono previste, sia per ridurre l'inquinamento atmosferico che corrodere spaventosamente i rilievi di archi e colonne, sia per ridurre il traffico al trasporto pubblico in un primo tempo e abolirlo alla fine, rivedendo quindi tutto il problema della mobilità centrale e tangenziale, urbana e periferica.

Insomma, quella che un anno fa sembrava una generosa utopia (ricordiamo in proposito l'appello di duecento tra studiosi archeologi, storici dell'arte e uomini di cultura varia, in cui si rivendicava l'eliminazione della via dei Fori Imperiali, pubblicato su questo giornale il 15 marzo 1981), comincia a prendere i lineamenti della realtà: quella che gli sciochi chiamarono iniziativa prelettorale comincia ad apparire per quello che è, la più importante operazione urbanistica per fare di Roma una città più umana.

Un'operazione complessa certo, ma che non deve essere sospesa (come sostengono i patiti dei «programmi globali») ad altri interventi ritenuti

convenzionalmente più «importanti»: perché sarà proprio essa, come ci disse assai bene il sindaco Petroselli, a farci capire meglio, ossia a ridimensionare gli stessi problemi della direzionalità, del traffico, del commercio. Ovvero (come scrive Lorenzo Quilici nel documento della sezione romana di «Italia nostra» presentato alla commissione), «la molteplicità dei problemi non deve essere motivo di paralisi: vanno risolti senza che si debbano aspettare l'un l'altro, in modo che la realizzazione dell'uno trasdini a concludere anche il successivo».

Cambiare Roma con l'archeologia: questa dunque la sfida e la scommessa degli anni Ottanta, grazie anche a quella riscoperta dell'antichità, a quell'entusiasmo popola-



re per il mondo classico che sono esplosi in questi anni, con sorpresa e fastidio per tanti addetti ai lavori, impreparati a capire le cose nuove. Abolire il traffico, smantellare l'asfalto, riportare in luce i fori imperiali significa sottrarre le antichità all'uso triviale che finora se ne è fatto, ridotte come sono state a semplici fondali scenografici sprofondati in catini, e restituire ad esse il ruolo di protagoniste della scena urbana, a contatto vitale e non superficiale e retorico con la gente. E' una semplice questione di cultura, di dignità culturale.

Già si è fatto qualcosa per il

risanamento ambientale del patrimonio archeologico di Roma. Con l'abolizione della via della Consolazione si è completata l'esplorazione del Foro Romano e lo si è ricongiunto al Campidoglio; con la pedonalizzazione dell'area a valle del Colosseo si è arricchita Roma di una nuova piazza straordinaria, si è salvato l'Arco di Costantino dagli scuotimenti del traffico, si è ricostituita l'unità tra anfiteatro e Foro Romano: gli scavi in corso stanno portando in luce il basamento della fontana monumentale, la Meta Sudante, distrutta bestialmente negli anni Trenta (anche l'aiola di

piazza Venezia è qualcoscosa). E ora ci si prepara a dar il via al primo saggio stratigrafico di scavo nei giardinetti di via dei Fori Imperiali verso via Alessandrina, tra Foro di Traiano e Foro di Augusto, per riscoprire il Fornix Traiani, il grande arco monumentale a un solo fornice, ben noto dalle monete. Sarà per così dire uno scavo a cuore aperto, con la possibilità per tutti di affacciarsi e seguire i lavori dai Mercati Traianei trasformati per l'occasione, con allestimenti minimi e provvisori, in laboratori, depositi e museo estemporaneo.

Antonio Cederna

GLI IMPIANTI COMPLETATI ENTRO L'ANNO CON L'INVESTIMENTO DI 5 MILIARDI

Decolla il porto fluviale di Cremona Dimezzerà i costi dei trasporti merce

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

CREMONA — Sono stati stipulati i primi accordi, tra una società di navigazione e alcune industrie, per il trasporto di merci dall'Adriatico fino al porto di Cremona. Per la prima volta la speranza che il porto decollasse diventa realtà. Da questo momento l'arrivo di chiatte cariche di «coils» (cavi d'acciaio), di prodotti chimici per l'agricoltura, di fertilizzanti, si succederanno ogni settimana. Si sa inoltre che molte altre aziende, tra cui alcune bresciane che fabbricano il «tondino», si stanno orientando verso i trasporti fluviali.

La prima iniziativa, non più pionieristica perché già da un paio di mesi si facevano spedizioni di prova, è dovuta all'Italsider di Taranto e alla società di navigazione Navesco di Cremona, che per prima ha puntato il suo successo sullo sfruttamento delle vie fluviali e che ora sta ottenendo ottimi frutti.

Questo servizio costerà all'Italsider circa ottomila lire a tonnellata, con un risparmio

quasi pari al cinquanta per cento, tenendo conto che le spedizioni su autostrada hanno raggiunto le quindicimila a tonnellata. L'accordo prevede che per i prossimi sei mesi l'Italsider fornirà materiale da trasportare pari ad almeno 80 mila tonnellate di «coils». Se tutto funzionerà come previsto, l'accordo sarà rinnovato.

La Navesco ha stipulato un altro contratto con la società Italfertit: nel 1982 trasporterà a Cremona 150 mila tonnellate di fertilizzanti e prodotti chimici per l'agricoltura. Questo accordo è forse ancora più importante: l'impegno per un anno mostra infatti una grande fiducia nella funzionalità delle strutture del porto che entro l'anno saranno completate con l'investimento di circa cinque miliardi.

Trattative per altre 50 mila tonnellate di prodotti per l'agricoltura sono in corso con aziende minori da parte della Navesco, che alla fine dell'anno potrebbe superare le 400 mila tonnellate di merce trasportata. Se si considera che in

quaranta giorni, dal 6 gennaio al 16 febbraio, il movimento di merci nel porto di Cremona è stato di 10.528 tonnellate con l'arrivo di dodici convogli, i programmi di sviluppo di questa via di trasporto porteranno al raddoppio delle chiatte finora disponibili.

I prossimi utenti del porto di Cremona saranno quasi certamente le Acciaierie e Tubifil Arvedi di Cremona e il Consorzio agrario, i quali hanno già prenotato le aree necessarie a costruire sul canale (nella zona industriale) le loro banchine e i loro depositi. Le chiatte perciò scaricheranno direttamente sulle banchine collegate con gli stabilimenti.

L'azienda regionale del porto, che finora non ha fatto pagare alcuna tariffa per l'uso delle strutture portuali e per i servizi forniti come la «conca» (l'entrata in porto dello spintore) e l'impiego della gru per lo scarico della merce, nel prossimo semestre esigerà un simbolico «ticket». Poi, quando la Regione ne avrà data l'autorizzazione, entreranno in

funzione vere e proprie tariffe, che già si possono ipotizzare sulle mille lire a tonnellata di merce.

«Per quanto ci riguarda, l'autonomia della gestione che la legge ci concede come azienda del porto — ha detto il presidente Gianezio Dolfini — ci ha facilitati nella spinta a far funzionare le cose. L'attività promozionale che abbiamo svolto nel primo anno di esistenza dell'azienda ha portato alla stipulazione dei primi contratti di trasporto e all'istituzione di un collegamento settimanale da parte di una società privata: la Chioggia e Marghera di Cremona. Nei prossimi mesi potremo rendere funzionale un nostro «terminal» nel porto di Chioggia, sull'area che abbiamo già scelto per l'acquisto, autorizzato dalla Regione. Inoltre ci piacerebbe ma la banchina di Casalmaggiore, e specificamente nel porto di Cremona metteremo in azione altre gru e impianti vari investendo tutti i cinque miliardi di cui disponiamo».

Ottavio Rossani